

CRISE ET CROISADE

**DISCOURS DE JEAN-CHRISTOPHE PIC
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES
TRANSPORTS ROUTIERS**

**A L'OCCASION DU 64^{ème} CONGRÈS
DE LA FNTR
(Centre des Congrès de La Villette)**

Seul le prononcé fait foi

Jeudi 29 octobre 2009

**Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs les Députés,
Mesdames et Messieurs les Sénateurs,
Mesdames et Messieurs les Élus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,**

Nous nous réjouissons de vous recevoir, à l'occasion de ce 64ème congrès de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR). Nous vous souhaitons à tous la bienvenue, à Paris, dans ce Centre des Congrès de la Villette qui nous accueille pour la première fois.

Nous tenons également à saluer chaleureusement tous les intervenants, que nous avons eu le plaisir d'écouter. Merci aussi pour leur présence, signe fort de l'unité professionnelle que nous souhaitons tous, à Philippe Grillot, Président de TLF, à Catherine Pons, Présidente de l'UNOSTRA, à tous les

présidents régionaux de l'UNOSTRA, à Serge Fontaine, Président de la CSD, à Jean-Jacques Le Calvez, Vice-Président de l'UNTF et à Marc Grolleau, Président de l'AFTRI.

Le risque de faillite généralisée de notre économie, minée par la spéculation financière et bancaire, est aujourd'hui éloigné. En est-il de même pour les pratiques qui ont provoqué ce risque ? Rien n'est moins sûr. Le choc a été violent et laisse des plaies profondes. Nous sommes entrés dans la crise par le crédit privé, nous tentons d'en sortir par la dépense publique. Il nous faut aujourd'hui assumer les déficits, l'endettement, le chômage.

La récession dure est terminée. Saluons-le. Mais, si le pire est derrière nous, nous sommes entrés dans une longue période de croissance molle. En France, la croissance devrait être négative en 2009, faiblement positive en 2010.

Les prochaines étapes s'appellent donc réduction des dépenses publiques, évolution maîtrisée de la

pression fiscale, révision des régimes sociaux, amélioration de la compétitivité des entreprises.

Le transport routier a connu, dès octobre 2008, un décrochage de son volume d'activité, de 10 à 40 % selon les spécialités. La baisse des volumes d'activité a culminé au premier trimestre 2009 (-15 % par rapport au trimestre précédent qui avait déjà connu une chute de -8 %). Le transport routier connaît aujourd'hui des taux d'activité de 10 % inférieurs à ce qu'ils étaient un an auparavant.

La crise a frappé un secteur fragilisé par le choc énergétique de 2008 et par ses handicaps traditionnels : surcapacité structurelle, marges faibles, déficits de compétitivité, coût du travail. L'impact sur l'emploi a été direct : les suppressions sont discrètes dans un univers de PME, mais elles sont massives : 10.000 emplois en 2008, 40.000 seront atteints en 2009.

La baisse des volumes d'activité a été amplifiée par une tension sur les prix dans une Europe soumise à

des conditions de concurrence inégalitaires. La concurrence, naturellement vive, s'est encore aggravée. Toutes les entreprises, françaises ou étrangères, quelle que soit leur taille, allant chasser sur tous les marchés, même les plus étroits. L'ouverture « sauvage » du cabotage routier au 1er mai 2009 a contribué à aggraver cette chute des prix.

La facture acquittée en dépôts de bilan est élevée. Le doublement déjà connu en 2008, sous l'effet du choc pétrolier, ne se dément pas. Il s'aggrave sur deux points : le nombre augmente encore et dépassera les 2000 d'ici à la fin de l'année et le taux de sinistralité a été multiplié par deux pour les entreprises de plus de 50 salariés.

C'est dans ce contexte particulièrement difficile que les pouvoirs publics français pour lancer une croisade verte aux conséquences désastreuses pour notre secteur. Le débat est verrouillé, sinon scientifiquement du moins médiatiquement et politiquement. Il est rapidement exploité par des politiciens pour en faire leur fonds de commerces et

par des officines surfant sur le politiquement correct.

Pour le Transport Routier, cette croisade se traduit par une pandémie fiscale : taxe poids lourds, taxe carbone, certificats d'économie d'énergie sur le carburant...

Au plan professionnel, il ne nous appartient pas de déterminer si la planète est ou non en train de brûler... Laissons ce débat aux scientifiques. Il ne nous appartient pas non plus de prendre parti sur la décision d'engager la France sur la voie éclairée de l'exemplarité environnementale.

Notre propos est celui de professionnels, de chefs d'entreprise. Notre activité consiste à mettre des marchandises et des biens à disposition de notre économie et de nos concitoyens, en choisissant les techniques le plus pertinentes au regard du développement durable.

Dans ce cadre plusieurs faits et chiffres doivent être rappelés et soulignés :

- Tout doit être fait pour gérer en bon père de famille les énergies fossiles dont les réserves sont comptées. Économisons ces denrées rares le temps nécessaire que la science nous apporte des solutions de substitution. Mais ne confondons pas économie d'énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre et croisade verte. Tout ceci est différent.

- La France ne sauvera pas unilatéralement la planète, et certainement pas à coups de taxes franco-françaises.

- Si la France entend montrer l'exemple au monde et mener croisade, deux solutions s'offrent à elle et seulement deux :

- soit une démarche franco-française qui sera pertinente, à la seule condition de raisonner en termes d'iso fiscalité dans le cadre d'une

réforme transférant le coût du travail sur l'environnement. Ceci a été réalisé avec succès en Suède.

- soit si on raisonne en termes d'accroissement de la fiscalité existante, et malheureusement c'est la piste qui se dessine en France, à ce moment-là la solution ne peut être qu'euro-péenne.

Tout autre démarche serait à la fois sans effet sur les enjeux climatiques et dangereuse pour notre économie et nos emplois.

- Si le combat mené par la France est juste et bon, il n'est nul besoin de le polluer en diabolisant le camion, nos entreprises et nos salariés. La question environnementale constitue un enjeu et une urgence suffisamment engageants pour ne pas la polluer avec des contre-vérités et des faux-nez de visée fiscale et d'intérêts particuliers.

La démagogie ça suffit ! La dernière campagne publicitaire ferroviaire qui vise à justifier les

milliards engloutis nous reste en travers de la gorge. Tout le monde sait que, demain, il y aura plus de camion sur les routes. Pourquoi donc prendre les Français pour des imbéciles ?

- On ne réduira pas non plus les émissions de CO₂ en bloquant le progrès technique pour le transport routier. La volte-face des pouvoirs publics sur le 44 tonnes ou le 25,25m est une aberration. Où est l'efficacité environnementale dans ces décisions ?

- En matière de report modal il faut souligner des points élémentaires et incontournables :

- la route apporte chaque année aux finances publiques 20 milliards d'€ de contribution nette, en constante augmentation (36 milliards de recettes contre 16 de dépenses).**
- Chaque mode a ses propres critères de pertinence : pour le fer il s'agit de la massification des flux, de longues distances, de délais plus importants, d'une qualité de service à améliorer.**

- Plus globalement, on ne peut ignorer un paradoxe : en Europe et en France, les entreprises ferroviaires se développent sur la route ; elles régressent sur le rail.

Et si la solution consistait à mettre les camions sur les trains, la solution serait toute trouvée : la SNCF, 1er transporteur routier français, aurait à cœur de donner l'exemple.

- Le transport routier est et restera premier en France, en Europe, dans le monde. Si les objectifs annoncés par les pouvoirs publics devaient être atteints (la part non routière passant de 15 à 25 %), cela voudrait dire que le transport routier représenterait encore 75 % des volumes transportés. C'est là que se situent les enjeux de demain aux plans économique, social et environnemental.

Cette réalité, nos gouvernants "grenellisés", si je puis me permettre, ont intérêt à s'en imprégner.

Face à cette croisade, face à cette « entreprise de démolition du camion » dépourvue de toute

signification économique, sociale et environnementale, face à cette pandémie fiscale sous couvert environnemental, quelles peuvent être les réponses de la Profession ?

Faire preuve de combativité, ne rien lâcher, être présent et actif sur tous les dossiers bien sûr. Dans le dernier en date, celui de la taxe carbone, réclamer le remboursement à 75 % comme les agriculteurs.

Mais également définir nos objectifs prioritaires :

- **Tout d'abord exiger l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises. Comment ? En abaissant le coût du travail. Il appartient à l'État de nous mettre à l'heure européenne et d'aligner le niveau de charges patronales sur ceux de nos voisins européens de l'ouest. Nous ne pouvons continuer à connaître des niveaux de prix européens pour nos transports et des coûts français pour nos entreprises.**

A défaut, il nous reviendra de nous organiser différemment et de nous redéployer à l'échelle européenne.

Nous entendons pour 2010 négocier sur le coût global du travail, c'est-à-dire salaires et charges. La politique salariale de nos entreprises ne peut être déconnectée du reste. L'État est concerné pour la moitié du coût du travail. La politique de pandémie fiscale aujourd'hui menée siphonne les marges de manœuvre des entreprises et assèche toute possibilité en matière de revalorisation salariale.

- Deuxième objectif prioritaire : intensifier nos efforts en matière de développement durable et de sécurité routière. Ce sont déjà plus d'un demi milliard d'euros que nos entreprises investissent chaque année dans de nouveaux matériels plus performants d'un point de vue environnemental et en termes de sécurité routière. Avec des résultats. Les 10 dernières années, d'après les chiffres mêmes du ministère des transports, nos émissions de CO₂

ont augmenté 2 fois moins vite que les tonnes kilomètres effectuées.

Nos entreprises sont engagées pleinement dans la démarche des engagements volontaires de réduction de CO₂ pilotée par l'ADEME. À ce jour, les entreprises signataires réalisent une économie annuelle de 120 000 tonnes de CO₂ (soit déjà pratiquement la moitié de ce que le canal Seine Nord permettra d'économiser... à partir de 2020 et après 4,5 milliards d'euros d'investissement). La Profession souhaite aujourd'hui aller plus loin et milite pour la création d'un fonds pour le développement durable du transport routier. À ce fonds seraient affectées tout ou partie des recettes de la taxe carbone issues de notre secteur. Ce fonds financerait des actions concrètes permettant au transport routier d'intensifier son engagement en matière de développement durable et de sécurité routière. La création d'un tel fonds s'inscrirait pleinement dans la logique de la taxe carbone, qui vise au développement de comportements

écologiquement vertueux, et de la loi Grenelle I qui fait de la lutte contre le réchauffement climatique une priorité nationale.

- Enfin, dernier objectif : travailler à mieux faire accepter le camion par nos concitoyens. Depuis 2007, nos adversaires, jusqu'au sein du gouvernement, surfe sur la mauvaise image du camion. La bataille de l'opinion publique est donc cruciale pour nos entreprises. Cette bataille d'image se joue tous les jours sur les routes de France. Travaillons avec tous ceux qui le veulent à une route intelligente et propre, partagée avec tous les utilisateurs. Soyons, en un mot, exemplaires.

Monsieur le Ministre,

Madame, Monsieur,

Chers amis,

Le défi que nous avons à relever est immense car la crise impose de sortir notre modèle économique et social de son isolement européen. On ne construira pas demain avec les recettes d'hier. Le terrain

d'action européen va mobiliser de plus en plus de ressources. La crise aura aussi des conséquences sur nos organisations professionnelles. Au plan national, de plus en plus de sujets vont relever de l'Interprofessionnel. C'est donc en se tournant vers l'avenir et en tenant compte de ce nouvel environnement que la profession devra réfléchir à son organisation de la prochaine décennie. Il nous faut réinventer le lobby routier. Pour sa part, la FNTR y est prête.

Cette crise dure qui touche tous les secteurs économiques, et le nôtre en particulier, pourrait conduire certains à baisser les bras et à se replier sur eux-mêmes, à ne plus se mobiliser pour les plans spécifiques que nous demandons pour notre secteur. Pourtant nous n'obtiendrons rien sans vous.

Votre mobilisation, l'action collective qui en découle, est indispensable dans le monde que nous vivons pour faire entendre sa voix. Sans cela, rien n'est possible. Le transport routier sera considéré selon

sa capacité à se mobiliser. Les pouvoirs publics sont ainsi faits. L'actualité le montre tous les jours.

Nous l'avons compris. Et pour le bien de nos entreprises, nous ferons, Monsieur le Ministre, ce que nous devons faire.